

A MARINHA NA I GUERRA MUNDIAL

BESSA PACHECO
Capitão-de-fragata EH

RESUMO

O desenvolvimento industrial do século XIX levou as potências europeias a olhar para os recursos naturais africanos como matéria-prima fundamental para o seu desenvolvimento económico. Portugal mantinha sob sua soberania diversos territórios em África, desde os séculos XV e XVI, e viu os seus interesses seriamente ameaçados pela Inglaterra e pela Bélgica. A conferência de Berlim de 1884-85 alterou o paradigma da soberania territorial ultramarina. Todavia, a ocupação efetiva dos territórios ultramarinos decorreu num período de grandes dificuldades económico-financeiras e o orgulho nacional ficou ferido após o rei D. Carlos I ter, sob ultimato inglês, mandado retirar as tropas nacionais de uma região disputada entre os dois reinos. Em 1910, o desagrado geral nacional levou à implementação da república mantendo-se, todavia, uma grande instabilidade política.

ABSTRACT

The industrial progress in the XIX century led the European countries to look at the African natural resources as necessary raw materials for their economic development. Since the XV and XVI century that Portugal had kept several territories under its sovereignty, but England and Belgium were threatening the national overseas interests. The 1884-85 Berlin conference changed the sovereignty paradigm over African territories, requiring its effective occupation and general law enforcement. The implementation of the new rules occurred in a period of serious national economic problems and the kingdom's pride was deeply hurt when king D. Carlos I, under a British ultimatum, ordered the retreat of troops from an African region, disputed by both countries. In 1910, the national general discontentment led to the implementation of the republic, although maintaining a great political instability.

Logo depois, em 1914, iniciou-se a I Guerra Mundial, tendo Portugal entrado no conflito em 1916. No período conturbado da guerra, a defesa dos interesses nacionais implicou a ação da Marinha e a sua transformação genética, organizacional e operacional. Foram montados dispositivos de defesa portuária, realizado transporte de tropas para França, Angola e Moçambique, foram realizadas escoltas de proteção a navios mercantes. Foi edificada a capacidade de aviação naval e reforçada com três navios a capacidade submarina. O crescimento dos recursos humanos foi, essencialmente, realizado com base no recrutamento de marítimos. Ao nível da organização, foi garantida a unidade de comando através da subordinação da Direção Geral da Marinha e da Administração dos Serviços Fabris à Majoria General da Armada.

Este artigo identifica e descreve as ações militares realizadas pela Marinha durante a I Guerra Mundial, bem como as alterações organizacionais e genéticas realizadas para responder às necessidades nacionais no âmbito marítimo e naval.

PALAVRAS-CHAVE

Marinha, I Guerra Mundial, defesa do Porto de Lisboa, navios afundados.

Soon after, in 1914, the First World War begun, and Portugal entered the conflict in 1916. In troubled war time, the defense of national interests involved the action of the Navy and its genetic, operational and organizational transformation. Port protection devices were assembled, army troops were transported to France, Angola and Mozambique, naval escorts were carried out to protect merchant ships. A naval aviation capability was set up and the submarine capacity was enhanced with three new ships. The growth of human resources was essentially held on the basis of recruitment of seafarers. At the organizational level, the unity of command was guaranteed through the subordination of the Direção Geral da Marinha and the Administração dos Serviços Fabris to the Majoria General da Armada. This article identifies and describes the military actions carried out by the Portuguese Navy during World War I, as well as organizational and genetic changes made to answer the national maritime and naval needs.

KEYWORDS

Portuguese Navy, World War I, Port of Lisbon sea defense, sunken ships.

1. INTRODUÇÃO

As dificuldades financeiras e económicas de Portugal no final do século XIX e início do século XX refletiram-se, necessariamente, nas capacidades militares nacionais dessa época. Consequência do mau equipamento militar, da sua falta e do improvisado aprontamento militar das tropas e dos meios, a participação de Portugal na I Guerra Mundial é frequentemente associada, quase de forma exclusiva, ao desastre que foi para o Exército Português a Batalha de La Lys em 1918.

Este artigo visa caracterizar a participação da Marinha Portuguesa na I Guerra Mundial e a evolução que teve ao nível genético, operacional e estrutural nesse crítico período da História Europeia. Na primeira parte serão descritos os fatores antecedentes que moldaram a Marinha do início do século XX, e que se relacionam intimamente com os assuntos africanos. Posteriormente são identificadas as ações, os meios e a organização da Marinha durante o período da guerra. Termina com uma síntese conclusiva dos factos considerados mais relevantes. Optou-se por seguir uma narrativa cronológica, que permite associar os eventos, as inovações e as atividades de forma temporalmente sequencial.

2. ANTECEDENTES

No segundo quartel do século XIX, decorrente dos desenvolvimentos industriais e visando o acesso privilegiado a matérias-primas, as potências europeias iniciaram um processo de expansão territorial sobre África e consequente definição e delimitação de fronteiras. Os interesses de cada país foram inconclusivamente negociados na Conferência de Berlim em 1884-85. Para além da Guiné, Portugal defendeu o direito que considerava ter ao espaço territorial entre a costa de Angola e Moçambique, tendo apresentado um mapa em que este território se demarcava a cor-de-rosa¹. A Inglaterra contestou a reclamação nacional, não a reconhecendo, face ao seu interesse em controlar um espaço geográfico que lhe permitisse ligar a África do Sul ao Norte de África. Neste processo, foi invocada a necessidade de ocupação efetiva para

¹ O mapa produzido com a representação desta reclamação nacional ficou conhecida como "o mapa cor-de-rosa".

que uma dada reclamação de soberania dos diversos países fosse procedente.

A não conclusão de acordos na Conferência de Berlim, e o estabelecimento do paradigma da ocupação efetiva para garantir a soberania, levaram Portugal a iniciar um processo de ocupação militar e subjugação dos nativos nos territórios africanos. Este processo implicou uma série de ações militares e combates na Guiné, em Angola e em Moçambique, materializando a que se designou como a primeira guerra de África². O evento mais emblemático desta guerra, que se prolongou pelas primeiras décadas do século XX, foi a captura de Gungunhana, o Rei de Gaza (Moçambique) pelo Capitão Mouzinho de Albuquerque em 1895 (figura 1).



Figura 1 - Gungunhana, Rei de Gaza, sob prisão, com as suas sete mulheres³

Para além das campanhas essencialmente realizadas no âmbito da ação militar, a afirmação da soberania nacional sobre os territórios ultramarinos fez-se através da delimitação de fronteiras e da produção de cartografia terrestre. Ainda, a regionalização de canhoneiras e lanchas-canhoneiras em África lançou as bases para a realização massiva de

² A segunda guerra de África corresponde ao período de 1961 a 1974, ocorreu nos territórios de Angola, Moçambique e Guiné, e focou-se nas ações levadas a cabo por movimentos independentistas locais.

³ Paulo Jorge Fernandes, *Mouzinho de Albuquerque - um soldado ao serviço do Império*, Lisboa, 2010, p. 128.

levantamentos hidrográficos costeiros e portuários, cujos dados serviram para produzir as cartas náuticas dos territórios. A figura 2 mostra, pontualmente, os locais em Moçambique, Angola e Guiné, onde foram realizados os principais levantamentos hidrográficos, no período de 1850 a 1910.

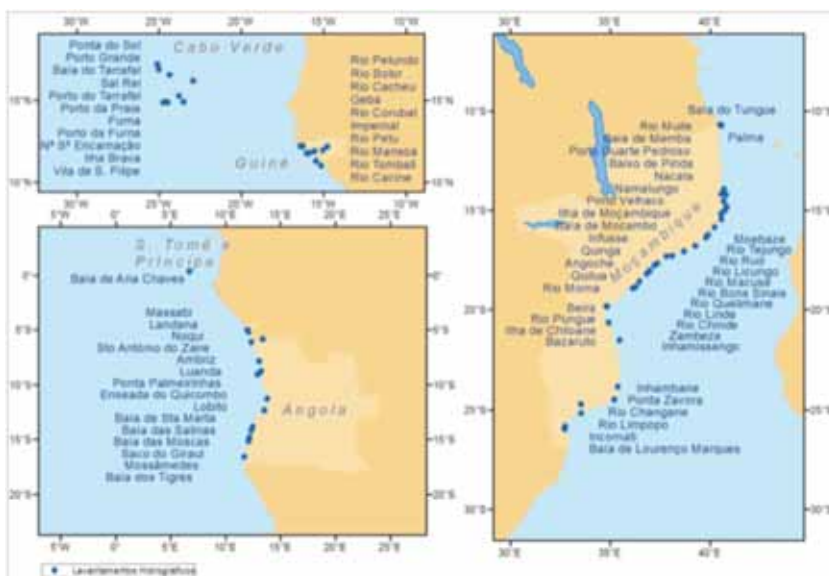


Figura 2 - Levantamentos hidrográficos em África (1850-1910)

Em 1890, após um incidente no espaço reclamado por Portugal, entre Angola e Moçambique, a Inglaterra fez um ultimato a Portugal, no sentido de não ocupar um território por si igualmente reclamado. Este ultimato gerou uma grande revolta nacional, tendo sido realizado numa altura em que o país entrava numa situação de bancarrota, e por isso, sem recursos financeiros para criar uma força armada que, de alguma forma, pudesse marcar uma posição nacional efetiva. A fragilidade nacional foi aproveitada pela Alemanha que, em 1894, tomou e ocupou o triângulo de Quionga na foz do Rio Rovuma, no norte de Moçambique.

No final do século XIX embaixadores portugueses fizeram um périplo por vários países europeus, começando pela Inglaterra, visando negociar um empréstimo de 8.000.000 de libras inglesas a Portugal. Neste âmbito, em Agosto de 1898 a Inglaterra e a Alemanha assinaram

duas convenções, uma delas secreta, onde acordaram que nenhum dos países faria um empréstimo a Portugal sem o envolvimento do outro⁴. Os proveitos alfandegários dos vários postos de Angola, Moçambique e Timor seriam tomados como garantias em caso de incumprimento do pagamento. Os alemães ficariam com as receitas da parte sul e norte de Angola, norte de Moçambique e Timor enquanto os ingleses ficariam com as do centro de Angola e o sul de Moçambique. Na convenção secreta estes países assumiam que Portugal poderia, por uma qualquer razão, querer alienar, abdicar ou não conseguir manter a integridade territorial de Timor e das suas colónias a sul do Equador pelo que, nesse caso, renunciavam a quaisquer direitos, incluindo os de soberania, sobre as áreas geográficas definidas na primeira convenção para o outro país (figura 3).

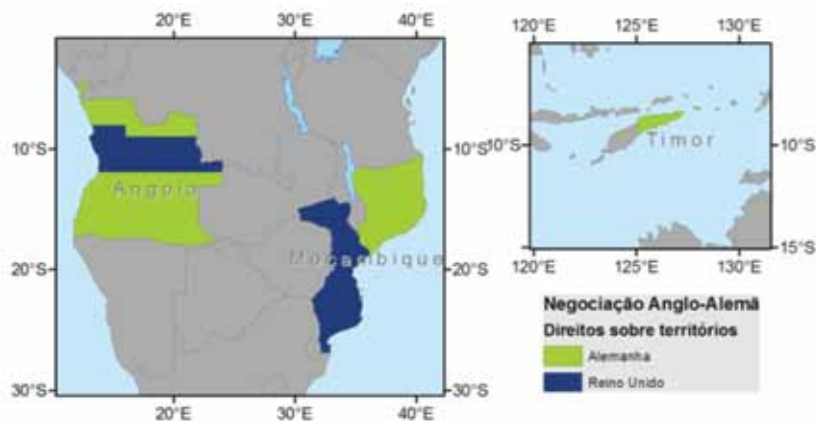


Figura 3 - Divisão geográfica de Angola, Moçambique e Timor entre a Inglaterra e a Alemanha em 1898

Na verdade, a Inglaterra não estava diretamente interessada neste tipo de acordo. O seu objetivo era o de garantir que a Alemanha não apoiaria os Boers numa guerra contra a Inglaterra. Assim, em privado, aconselhou mesmo Portugal a não aceitar o empréstimo conjunto anglo-alemão e ajudou o país a encontrar uma solução alternativa junto de bancos franceses.

⁴ G. P. Gooch, H. Temperley, *British Documents on the Origins of the War: 1898-1914*, London, vol. 1, 1927, pp. 71-73.

Em 1899, A Inglaterra entrou em guerra com os Boers, na África do Sul. Nessa altura, alinhado com o antigo tratado de Windsor de 1386, foi secretamente reafirmada a validade dos tratados de 29 de janeiro de 1642 e de 23 de junho de 1661 com Portugal, sobre a defesa e proteção mútua dos seus territórios⁵. Assim, a Inglaterra garantia o apoio nacional contra os Boers se disso necessitasse. De alguma forma, esta evolução de acontecimentos gorava as expetativas alemãs de ganhar influência ou soberania sobre os territórios portugueses ultramarinos. Mais tarde, já em 1911 e tendo como pano de fundo novas necessidades de financiamento nacional, a Alemanha e a Inglaterra iniciaram uma ronda de negociações sobre os modelos de empréstimo financeiro e as colónias Portuguesas. Ficou marcado o ano de 1913 para revisão das convenções de 1898 entre os dois países. A divisão territorial inicial alterava-se, ficando os ingleses com influência económica sobre a totalidade de Moçambique exceto o Niassa, e os alemães sobre a totalidade de Angola, o Niassa e S. Tomé & Príncipe⁶. Todavia, estas negociações não foram consequentes devido ao início da guerra em 1914.

Em 1904 um destacamento do Exército Português no sul de Angola foi atacado pela tribo dos Cuamatós, tendo morrido cerca de 250 efetivos⁷. A primeira guerra de África tinha-se iniciado no final dos anos 80 do século XIX. Os nativos da Guiné, Angola e Moçambique pretendiam defender o seu interesse e domínio territorial, pelo que durante longos anos se verificaram incidentes e combate nestes três territórios.

Em 1907 foi preconizada a reorganização da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar⁸, tendo-se estabelecido uma equivalência hierárquica entre o comando militar da Armada (Majoria General da Armada) e a Administração Superior dos Serviços da Marinha (Direção-Geral da Marinha), a par da Administração dos Serviços Fabris (figura 4). Desde

⁵ G. P. Gooch e H. Temperley, *British Documents on the Origins of the War: 1898-1914*, London, vol. 1, 1927, pp. 93-95.

⁶ Marisa Fernandes, «Geopolítica da Alemanha na primeira guerra mundial: o caso do sudoeste africano», *Revista de Ciências Militares*, 2014, p. 78.

⁷ Carlos Selvagem, *Portugal Militar - compêndio de História Militar e Naval de Portugal*, Lisboa, reimp. 1988 [1ª ed. 1931], p.652.

⁸ Ministério Dos Negócios da Marinha e Ultramar. Decreto de 11 de Abril de 1907, *Aprovando a reorganização da Secretaria do Estado dos Negócios da Marinha*, Diário do Governo nº 81, 13 de abril de 1907.

a sua criação em 1868 que a Direção Geral da Marinha era uma unidade orgânica da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, enquanto a Majoria General da Armada era um órgão externo, de natureza operacional da Armada. O principal objetivo do nivelamento organizacional, realizado em 1907, foi proporcionar maior autonomia às divisões da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, para que o ministro se pudesse concentrar na administração e governação, com independência e ação efetiva⁹. À Majoria General da Armada cabia o exercício do comando superior em matéria disciplinar e de serviço com respeito às forças navais constituídas, aos oficiais e praças da Armada. À Direção Geral da Marinha incumbia a parte administrativa dos serviços da armada, aquisição e reparação do material naval, departamentos marítimos e capitania dos portos, marinha mercante e pescas, serviços de faróis e construções civis da Marinha.

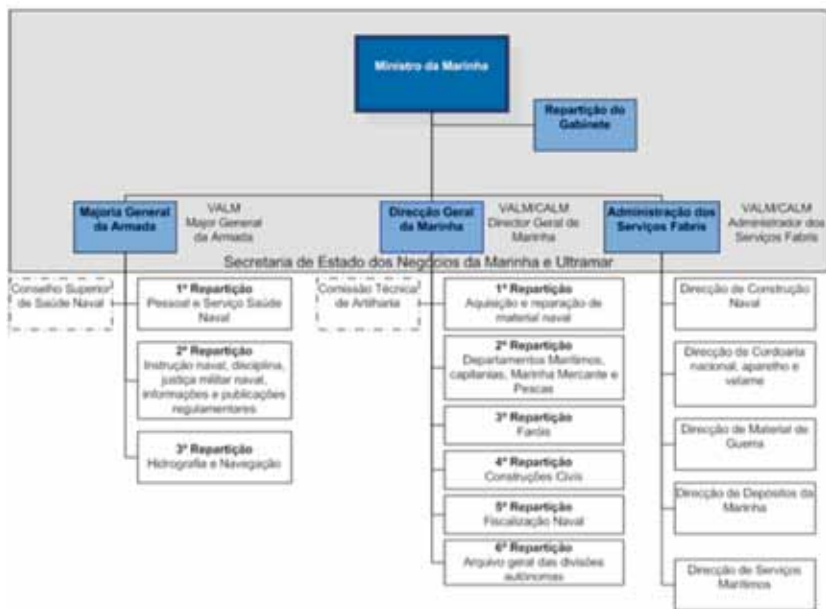


Figura 4 - Organização da Secretaria de Estado da Marinha (e Colónias) em 1907

⁹ Ministério das Colónias, *Aires de Ornelas. Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, vol. III, 1936.

Em 1910 foi mudado o regime político nacional e implementada a República. Para além dos problemas económico-financeiros e da dificuldade em estabelecer um domínio efetivo nos territórios africanos juntava-se uma instabilidade política, ainda mais complicada que a que decorria desde 1820. A título de exemplo refere-se que entre 1910 e 1920 o Ministério da Marinha teve vinte e seis titulares¹⁰. A República trouxe uma nova organização política com consequências para a Marinha tendo, em 1911, sido criada a Marinha Colonial na dependência do Ministério das Colónias¹¹, que resultou do desdobramento em dois do Ministério da Marinha e Colónias¹², mas com recurso aos meios e pessoal da Marinha de Guerra.

Em 1914, na sequência do assassinato do arquiduque Francisco Fernando, herdeiro do Império Austro-Húngaro, foram iniciados confrontos onde o Império Russo se alinhou com a Sérvia e a Alemanha com a Áustria-Hungria, tendo levado ao início da I Guerra Mundial por alastramento a diversos países europeus. A posição nacional foi de manutenção da neutralidade, embora Portugal demonstrasse a disponibilidade, no âmbito do tratado de Windsor, em integrar o bloco de aliados onde estava a Inglaterra.

3. O INÍCIO DA GUERRA

Após o início da I Guerra Mundial, os principais objetivos nacionais eram a consolidação do novo regime republicano, a garantia da integridade territorial, principalmente nas colónias, e a independência nacional. Para garantir a integridade territorial, foi decidido aumentar a capacidade de defesa das fronteiras nacionais em Angola e Moçambique com os vizinhos territórios alemães.

Em 24 de agosto de 1914 foi realizado um ataque alemão ao posto de Maziúia no rio Rovuma, no norte de Moçambique, onde foram mor-

¹⁰ A estes titulares acrescem quatro nomeações interinas.

¹¹ Ministério das Colónias, Lei de 10 de Julho de 1912, *Criando a marinha colonial e regulando os respectivos serviços*, Diário do Governo nº 196, 21 de agosto de 1912.

¹² Assembleia Nacional Constituinte, Decreto de 23 de Agosto de 1911, *Mandando desdobrar em dois o actual Ministério da Marinha e Colónias*, Diário do Governo nº 197, 24 de agosto de 1911, p. 3573.

tos um sargento enfermeiro da Marinha e seis soldados. Estas foram as primeiras vítimas portuguesas desta guerra, embora a posição nacional ainda fosse de neutralidade.

Em outubro de 1914, um incidente na fronteira sul de Angola terminou com 3 alemães mortos. Na sequência desse incidente, em dezembro de 1914, as tropas alemãs atacaram o posto de Naulila, a cerca de 20 km a norte da fronteira sul de Angola, provocando 70 mortos entre os militares portugueses e a evacuação da respetiva guarnição para uma posição a norte, mais resguardada. Os alemães não ocuparam o espaço abandonado, mas os nativos resolveram aproveitar o vazio de poder, para declarar a sua independência. De imediato foram tomadas medidas para restaurar a soberania nacional na região, nomeadamente através do envio de forças nacionais continentais. O contingente nacional do Exército enviado para Angola foi reforçado com um Batalhão de Marinha, com 512 praças¹³, 33 sargentos e 18 oficiais¹⁴ (figura 5).



Figura 5 - Desfile do Batalhão Expedicionário de Marinha na parada sul do quartel de Alcântara antes de partir para Angola¹⁵

¹³ O número de praças inicialmente aprontado foi de 509, todavia três voluntariosas e entusiasmadas praças não selecionadas para a missão resolveram embarcar no navio de transporte para Angola, tendo-se apresentado ao comando quando o navio já navegava fora da barra de Lisboa.

¹⁴ Fernando d'Oliveira Pinto, *Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola: Ano 1914-1915*, Lisboa, 1918, pp. 7-9.

¹⁵ *Ilustração Portuguesa*, segunda série, nº 456, 16 de Novembro de 1914, p. 633.

Em finais de 1914, após desembarcar em Moçâmedes, o Batalhão de Marinha integrou a coluna militar que foi progredindo para leste até Tchicusse. Em 29 de maio de 1915, em resposta a um pedido de auxílio de uma missão religiosa, uma força militar, com uma centena de homens, liderada pelo primeiro-tenente Afonso Cerqueira¹⁶, expulsou os indígenas atacantes e resgatou os elementos da missão.

Uma vez que a colónia Alemã se tinha rendido às forças sul-africanas, o problema nacional centrava-se no controlo dos indígenas revoltosos. O objetivo final era chegar ao extremo sul de Angola, em N'Giva, ganhando controlo sobre todo o espaço geográfico adjacente. Assim, a coluna militar ocupou uma posição de força no abandonado e destruído Humbe, em junho de 1915 (figura 6).



Figura 6 - Face frontal do quadrado com a linha de metralhadoras do Batalhão de Marinha no Humbe¹⁷

Na tirada seguinte, em 20 de agosto desse ano, deu-se o combate de Môngua (figura 7), onde as forças nacionais, com um efetivo de 3000 militares, de que fazia parte o Batalhão de Marinha comandado pelo capitão-tenente Afonso Cerqueira, defrontaram entre 50.000 e 60.000 nativos cuanhamas^{18 e 19}, cuamatos, evalues, cuambis e foragidos do humbe.

¹⁶ Durante a campanha Afonso Cerqueira foi promovido a capitão-tenente.

¹⁷ *Ilustração Portuguesa*, segunda série, nº 498, 6 de Setembro de 1915, p. 317.

¹⁸ *Campanha do Sul de Angola em 1915. Relatório do General Pereira de Eça*, Lisboa, 1921, p. 34.

¹⁹ Algumas referências limitam este número a 15.000 nativos.



Figura 9 - O comandante Afonso Cerqueira²¹

O sentido do dever dos marinheiros desta missão foi realçado no relatório da campanha pelo comandante das forças expedicionárias em Angola, o General Pereira d'Eça,:

“Resta-me agora referir-me à forma como procederam as tropas do meu comando e propor as recompensas.

Todas as unidades cumpriram o seu dever por forma a justificar o grande orgulho que sinto em tê-los comandado; **porém, julgo merecedor de especial atenção o batalhão de marinha.** Esta unidade mostrou sempre a maior correcção, a nítida compreensão dos seus deveres cívicos e militares, tanto no período que antecedeu as operações como durante as operações.

Foi, sem o menor exagero, uma unidade de elite, cuja tempera fica definida dizendo que foi a mais resistente nas marchas, a mais esforçada nos combates e que durante os quatro dias em que na Mongua estivemos reduzidos a um quarto da ração, **as suas sentinelas chegaram a cair de fraqueza nos respetivos postos, sendo imediatamente rendidas sem que disso o comando tivesse conhecimento**, pois essa unidade sabia bem que esse comando nada podia fazer que modificasse de pronto a situação.”²²

²¹ Arquivo fotográfico da Revista da Armada.

²² *Campanha do Sul de Angola em 1915. Relatório do General Pereira de Eça*, Lisboa, 1921, p. 47.

O reconhecimento do General Pereira d'Eça à atuação das forças da Marinha foi eternizado através oferta da sua espada à Armada²³.

O Batalhão de Marinha regressou à metrópole em Outubro de 1915 tendo sofrido 15 mortos, dois em combate, doze por doença e um por motivo fortuito²⁴.

Ainda em 1915, em plena I Guerra Mundial, foi definida uma nova constituição do Conselho Superior da Armada²⁵. Destaca-se a presença, enquanto vogal, do Major General do Exército (figura 10). Sempre que os assuntos a tratar fossem do âmbito geográfico das colónias, seriam igualmente vogais o Director-geral das Colónias e o chefe da 6ª Repartição da mesma Direcção-geral.



Figura 10 - Constituição do Conselho Superior da Armada em 1915²⁶

²³ Fernando d'Oliveira Pinto, *Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola: Ano 1914-1915*, Lisboa, 1918, p. 65.

²⁴ Marinho da Silva, *A acção da Marinha de Guerra na ocupação do Cuanhama (1914-1915)*, Lisboa, 1940, p. 67.

²⁵ Ministério da Marinha, Decreto nº 1411/1915, *Regulando a constituição do Conselho Superior da Armada*, Diário do Governo 1ª Série, nº 53, 17 de março de 1915, pp. 250-251.

²⁶ De acordo com o Decreto com força de Lei de 25 de maio de 1911, o Conselho Superior da Armada e o Conselho Superior do Exército faziam parte do Conselho Superior da Defesa Nacional, que era presidido pelo Chefe do Governo da República. Por esta razão, os dois conselhos superiores das armas não tinham presidente, sendo encabeçados por um vice-presidente.

Nesse ano foi igualmente decretado que, em circunstâncias extraordinárias, por razões de unidade de comando, todos os serviços de Marinha poderiam ficar subordinados à Majoria General da Armada²⁷. Esta era uma forma de antecipar competências e proporcionar agilidade na defesa nacional, caso Portugal fosse envolvido na I Guerra Mundial.

4. A MARINHA NA GUERRA

A não participação de Portugal logo no início da I Guerra Mundial ao lado do seu tradicional aliado estará relacionada com um misto de razões de âmbito político e militar. Vários autores já dissertaram sobre algumas destas razões, nunca se limitando a apontar uma qualquer como exclusiva. Politicamente, o regime republicano nacional ainda não tinha sido reconhecido pelas inúmeras monarquias europeias. Um pedido internacional para integrar um bloco de aliados implicaria esse reconhecimento, e representaria uma espécie de traição ao monarca português por seus familiares. Em termos militares, o valor das nossas Forças Armadas era muito reduzido²⁸. Qualquer contributo nacional dependia da edificação de capacidades, pelo que era preciso tempo para mobilizar, equipar e preparar o Exército. Já a Marinha não precisaria de grande mobilização de recursos humanos, mas os meios navais de que dispunha eram escassos e desadequados ao tipo de necessidades requeridos pelas grandes batalhas navais. Em tempo de guerra os custos de produção com base em matérias-primas importadas são muito mais elevados face ao risco do transporte e à escassez nos mercados. O Ministro da Marinha em 1907, Aires de Ornelas, disse numa sessão da Câmara dos Deputados que havia um princípio associado ao poder naval de um país que era frequentemente esquecido em Portugal: “Uma esquadra não se improvisa”²⁹. Estando

²⁷ Ministério da Marinha, Decreto nº 1299/1915, *Determinando que quando se deem circunstancias extraordinarias todos os serviços de marinha fiquem subordinados à Majoria General da Armada*, Diário do Governo 1ª Série, nº 21, 2 de fevereiro de 1915, p. 133.

²⁸ Pereira da Silva, *Os ensinamentos navais da Grande Conflagração Mundial e a nossa Acção Marítima*, Lisboa, J. F. Pinheiro, 1919, pp. 84-87.

²⁹ Ministério das Colónias, Aires de Ornelas. *Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, [Lisboa], 1936, p. 39.

deficiente em quantidade e tipologia de meios navais para entrar numa guerra como a de 1914-1918, a Marinha teve mesmo de improvisar algumas das suas soluções.

Em 1916 Portugal requisitou, a pedido da Inglaterra e com fundamento no tratado de Windsor de 9 de maio de 1386, 70 navios alemães, 1 austríaco e 1 austro-húngaro que se encontravam nos portos nacionais (figura 11). Para isso, invocou a escassez de navios mercantes para abastecer o país. A Alemanha considerou a dimensão da requisição desproporcionada face às reais necessidades do país, tendo declarado guerra a Portugal. Durante o processo de requisição, alguns membros das guarnições alemãs tentaram provocar avarias e retirar peças que tornassem os navios inoperacionais. Em 14 dos 36 navios apreendidos no porto de Lisboa as tripulações alemãs provocaram avarias graves (figura 12). Ao contrário do invocado na razão de requisição, 42 destes navios foram cedidos de imediato ao Reino Unido, para apoiar o esforço de guerra. Muitos perderam-se por atos de guerra, os restantes foram devolvidos a Portugal no final do conflito. Face ao desfecho da guerra, os navios não foram devolvidos à Alemanha, tendo sido usados como pagamento a Portugal, a título de indemnização de guerra e, posteriormente, integrados nos Transportes Marítimos do Estado.

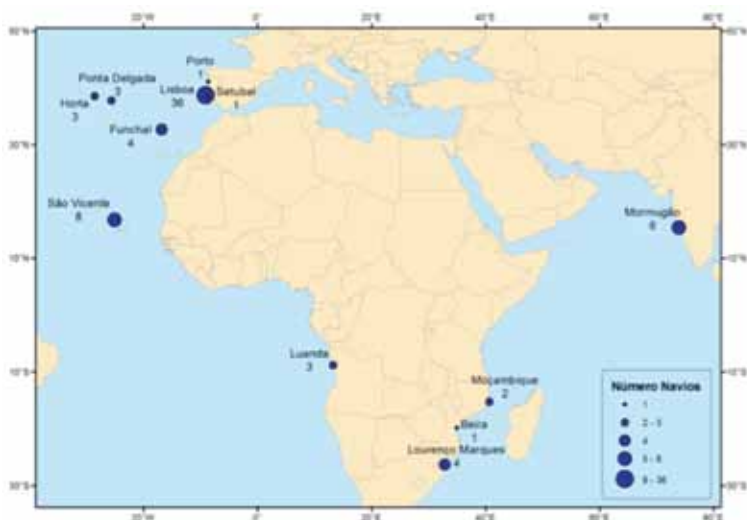


Figura 11 - Navios alemães e austríacos requisitados/apreendidos nos portos portugueses em 1916



Figura 12 - Militares da Marinha abordam, em 1916, um vapor alemão para efetivar a sua requisição³⁰

Na mesma altura em que se requisitaram os navios alemães, foi criada, na Armada, uma Direcção de Serviços de Estado-Maior³¹, com atribuições mais dilatadas que as da anterior Comissão Permanente de Estudos do Serviço do Estado Maior, nomeadamente para a realização de estudos para a preparação para a guerra e a elaboração dos programas de instrução do pessoal militar da Armada.

Após a declaração de guerra feita, em 9 de março de 1916, pela Alemanha a Portugal, considerou-se indispensável que houvesse unidade de comando em todos os serviços que dissessem respeito à defesa militar naval dos portos, pelo que foi efetivamente decretada a subordinação de todos os serviços a cargo da Direcção-Geral da Marinha e da Administração dos Serviços Fabris à Majoria General da Armada³².

³⁰ *Ilustração Portuguesa*, segunda série, nº 524, 6 de Março de 1916, p. 295.

³¹ Ministério da Marinha, Decreto nº 2275/1916, Extinguindo a Comissão Permanente de Estudos dos Serviços do Estado Maior e criando, em sua substituição, a Direcção dos Serviços de Estado Maior da Armada, *Diário do Governo* 1ª Série, nº 48, 13 de março de 1916, p. 243.

³² Ministério da Marinha, Decreto nº 2301/1916, *Determinando que todos os serviços de marinha a cargo da Direcção Geral de Marinha e da Administração dos Serviços Fabris fiquem subordinados à Majoria General da Armada*, *Diário do Governo* 1ª Série, nº 58, 27 de março de 1916, p. 282.

Para fazer face ao esforço de guerra, foi decretada uma autorização de mobilização das embarcações civis de cabotagem³³, pesca, tráfego local ou de recreio, consideradas necessárias para a defesa nacional, ficando as capitânicas dos portos responsáveis por efetivar a sua transferência. No total foram requisitados 27 navios e embarcações nacionais. Atendendo ao reduzido número de navios militares da altura, foi necessário improvisar algumas soluções para a defesa marítima nacional. Para isso, diversos arrastões de pesca foram convertidos em navios caça-minas³⁴, visando a defesa das rotas de acesso aos portos, e em escoltas para proteção da navegação comercial.

Para a defesa marítima dos portos foi criada uma força de pessoal auxiliar, com estatuto militarizado, constituída pelos tripulantes de todos os navios da marinha mercante, incluindo os pilotos das barra e os sócios dos clubes náuticos, que tivessem pelo menos a carta de timoneiro^{35 e 36}. Para efeitos disciplinares foram estabelecidas as graduações militares indicadas na Tabela 1.

| Competência Civil | Graduação militar |
|---|--------------------------|
| Carta de Capitão da marinha mercante | Segundos tenentes |
| Carta de Maquinistas de 1ª Classe | Segundos tenentes |
| Carta de oficial piloto da marinha mercante | Guardas-marinhas |
| Carta de maquinistas de 2ª classe | Guardas-marinhas |
| Sócios dos clubes náuticos com carta de patrão | Guardas-marinhas |
| Sócios dos clubes náuticos com carta de timoneiro | Aspirantes de Marinha |
| Aprovação no curso elementar de pilotagem | Aspirante de Marinha |
| Carta de maquinistas de 3ª classe | Aspirante de Marinha |

³³ Cabotagem, serviço de transporte marítimo entre portos nacionais.

³⁴ Navios caça-minas, navios com sistemas de deteção ativos para localizar e destruir de forma isolada uma mina marítima.

³⁵ Ministério da Marinha, Decreto nº 2375/1916, Criando uma Secção de Auxiliares de Defesa Marítima, Diário do Governo 1ª Série, nº 88, 8 de Maio de 1916, pp. 407-408.

³⁶ Ministério da Marinha, Decreto nº 2876/1916, Reorganizando os serviços da secção de auxiliares de defesa marítima, Diário do Governo 1ª Série, nº 243, 30 de Novembro de 1916, pp. 1109-1110.

| Competência Civil | Graduação militar |
|---|--|
| Capitães de barcos de grande cabotagem | Sargentos Ajudantes de manobra |
| Mestres e Arrais de barcos de pequena cabotagem, e pilotos de barra | Primeiros Sargentos de manobra |
| Mestres de pesca ou contramestres de barcos | Segundos sargentos de manobra |
| Primeiros maquinistas | Sargentos Ajudantes condutores de máquinas |
| Segundos maquinistas | Primeiros Sargentos condutores de máquinas |
| Terceiros maquinistas, chauffeurs e mecânicos | Segundos sargentos condutores de máquinas |
| Fogueiros ou marinheiros | Segundo fogueiros ou segundo marinheiros |
| Chegadores ou moços | Chegadores ou primeiros grumetes |

Tabela 1 - Graduação militar de competências civis marítimas

Embora se tenha recorrido a reservistas e marítimos, verifica-se que os quadros de pessoal permanente da Marinha praticamente não sofreram alteração com o início da guerra nem com a entrada de Portugal na Guerra. O Gráfico 1 mostra a evolução dos quantitativos de oficiais da Armada em 31 de dezembro de 1911, 1914, 1916, 1917 e 1918. Repare-se que em finais de 1914, já a guerra ia em 6 meses, o número de oficiais é praticamente o mesmo que em finais de 1911. O acréscimo de oficiais que se vê em 1916 e 1917 corresponde ao preenchimento do quadro temporário de oficiais Auxiliares do Serviço Naval, essencialmente atribuídos à defesa marítima dos portos.

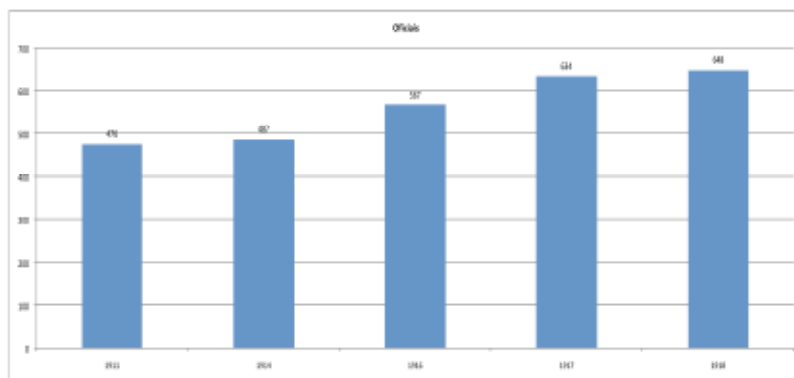


Gráfico 1 - Número total de oficiais ao serviço da Marinha entre 1911 e 1918

A defesa ativa dos portos foi, neste período, uma das principais missões da Marinha. Neste processo destacou-se o Comandante Leote do Rego (figura 13), responsável pela Divisão Naval de Defesa e Instrução, que liderou o processo de implementação da defesa marítima nacional.

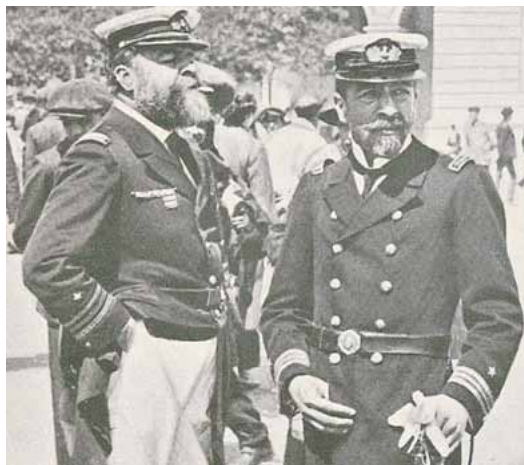


Figura 13 - O Comandante Leote do Rego, à esquerda

No caso do porto de Lisboa foi implementado um plano que incluiu duas esquadilhas de navios patrulha, uma a norte, focada na área entre o cabo Raso e Cascais, e uma a sul, na zona do Cabo Espichel. Para além destes navios, foi mantida, em ação diária, uma parelha de caça-minas³⁷ a fazer rocega³⁸ ao longo da barra, a fim de garantir a segurança na navegação mercante contra a ameaça de minas lançadas por navios inimigos. Os navios envolvidos nestas ações foram, essencialmente, os requisita-

³⁷ Neste período a guerra de minas era realizada apenas por navios caça-minas. Posteriormente surgiram navios especializados na rocega de minas, tendo sido designados por draga-minas. Os draga-minas são navios com sistemas de varrimento e rebentamento mecânico de minas, utilizados para cobrir e limpar áreas marítimas extensas.

³⁸ As minas da I Guerra Mundial eram de contacto. O seu rebentamento implicava a colisão entre as minas e os cascos dos navios. A rocega de minas (ou varrimento) fazia-se com dois navios navegando lado a lado, rebocando um cabo entre si, mantido a uma dada profundidade de trabalho, fazendo percursos sistemáticos nas áreas de interesse. O contacto das minas ou das suas amarras com o cabo de rocega provocava o seu rebentamento ou a sua libertação até à superfície, onde depois eram detonadas com tiro à distância.

dos à Marinha de pesca, atrás mencionados³⁹. Neste esforço foi ainda empenhada a esquadrilha de submersíveis e aparelhos da Aviação Naval que patrulharam as aproximações à barra do Tejo. Durante a I Guerra Mundial foram rocegadas cerca de 14 minas. Em 26 de julho de 1917, durante uma operação de rocega 12 milhas a sul de Cascais, verificou-se o rebentamento de uma mina que afundou o caça minas *Roberto Ivens* e provocou 15 vítimas mortais, entre as quais o seu comandante.

No final da guerra, uma operação conjunta com caça-minas ingleses, que detinham os registos alemães das minas fundeadas em Lisboa, viria a dismantelar o campo de minas ao largo da barra do Tejo. Estima-se que no total os alemães tenham lançado na área de acesso ao porto de Lisboa cerca de 100 minas⁴⁰.

Neste período crítico da guerra, foram ainda montadas duas barragens, uma exterior e uma interior ao rio Tejo, com a operacionalidade garantida por um navio de apoio. Estas barragens eram constituídas por redes metálicas assentes no fundo e suspensas até à superfície por flutuadores (figura 14). O seu principal objetivo era a proteção dos navios no porto contra um ataque com torpedos ou, nos locais mais profundos, impedir a passagem de submarinos em imersão.



Figura 14 - Modelo conceptual do uso de redes contra a ação de submarinos e lançamento de torpedos⁴¹

³⁹ Ministério da Marinha, Decreto n° 2277/1916, Autorizando o Govêrno a mobilizar quaisquer embarcações quando assim o exijam os interesses da defesa e da economia do país, Diário do Govêrno 1ª Série, n° 49, 14 de março de 1916, pp. 245-246.

⁴⁰ Jaime do Inso, «A Marinha Portuguesa na Grande Guerra», separata de *Anais do Club Militar Naval*, novembro de 1937 a março de 1939, Imprensa da Armada, 1937, p. 708.

⁴¹ Adaptado de Navy Department Bureau Of Ordnance. *Net and Boom Defenses*. Bureau of Ordnance, 1944, p. 54.

No sul de Portugal continental, a Esquadilha de Fiscalização acrescida do navio *Galgo*, num total de 6 unidades, além das suas atividades de fiscalização, patrulharam e vigiaram a zona costeira do Algarve. A estes navios acrescia uma esquadilha de navios ingleses e uma de franceses, que particularmente garantiam a segurança na zona do Cabo de S. Vicente contra o ataque de submarinos à navegação mercante.

Em Ponta Delgada, nos Açores, foi analogamente montada uma barragem de rede metálica de proteção do porto. Esta defesa foi complementada com a realização regular de patrulhas, mas sem que o meio naval atribuído tivesse efetiva capacidade combatente.

No Funchal a defesa marítima limitou-se à utilização de três embarcações armadas e, esporadicamente, um caça-minas, tendo uma bateria de terra sido guarnecida por marinheiros.

Em Cabo Verde, as canhoneiras da Marinha patrulharam as zonas costeiras, particularmente as proximidades de S. Vicente. No porto estavam instalados importantes depósitos de carvão e petróleo para apoio aos aliados e tinha instalado um nó de cabos submarinos que ligavam os continentes africano, europeu e americano. Para além disso, em 1916 serviu de base a uma esquadra inglesa de policiamento do Atlântico, pelo que os navios nacionais foram o garante da sua segurança em porto.

Para além das ações de patrulha, são de realçar as ações de salvamento de náufragos realizados por diversos navios da Marinha. Em 24 de Abril de 1917 o *Galgo* resgatou 138 tripulantes de seis navios franceses e um veleiro afundados por um submarino alemão. Em 2 de novembro de 1917, após um ataque alemão a dois navios brasileiros fundeados no porto de S. Vicente de Cabo Verde, foram salvos pela guarnição da canhoneira *Ibo* 28 náufragos. Em 1918 o rebocador *Bérrio* recolheu os náufragos de um iate e um rebocador, atacados por um submarino alemão ao largo do Cabo Espichel.

Em maio de 1916, no norte de Moçambique, face ao risco de invasão do território nacional, pretendeu-se expulsar as forças alemãs que estavam instaladas na foz do rio Rovuma⁴². Para tal, o cruzador *Adamastor* e a canhoneira *Chaimite* foram destacados para a zona em

⁴² Desde 1894, com a ocupação de Quionga, que ambas as margens do rio Rovuma na sua foz estavam sob domínio alemão.

apoio ao Exército, realizaram o reconhecimento do local e atacaram posições alemãs com artilharia. Uma força de marinheiros do cruzador desembarcou e tomou um dos postos fronteiriços alemães. Todavia, estes conseguiram recuperar as suas posições e provocaram um número de baixas significativo nas forças nacionais.

O contributo de Portugal no combate à Alemanha incluiu a participação de um contingente do Exército⁴³ na frente terrestre em França. O transporte destas tropas foi realizado por 7 navios ingleses e 2 portugueses, os cruzadores auxiliares⁴⁴ *Pedro Nunes* e *Gil Eanes*. No total foram transportados para Brest, em França, 59.383 oficiais, sargentos e praças, 7.783 cavalos, 1.501 viaturas e 312 camiões. A rendição das tropas e o repatriamento final também foi realizado por via marítima. Foram transportados de França para Portugal, entre 1917 e 1919, 49.738 oficiais, sargentos e praças, 4.250 cavalos e 1.916 viaturas. Os navios de transporte de tropas navegavam em comboio e eram escoltados por navios de guerra ingleses e portugueses (contratorpedeiros *Douro* e *Guadiana*). Por vezes, os navios faziam escalas em Plymouth, na Inglaterra, tanto para abastecimento como para manutenção. A travessia de Plymouth para Brest, através do canal da Mancha, era particularmente perigosa devido à constante presença de submarinos alemães e frequente lançamento de minas.

Nestas atividades de transporte em locais de alto risco, o *Pedro Nunes*⁴⁵ ficou conhecido como o *navio fantasma* (figura 16). Este navio fez isoladamente algumas das 8 viagens a Brest e Plymouth, sempre chegando aos portos de destino são e salvo, sabendo-se da presença de submarinos e minas no seu caminho. O seu comandante adotou duas técnicas que, tudo indica, teriam sido a razão do seu sucesso: nunca deu indicação prévia, a ninguém, das suas datas de largada e estimativa de chegada e nunca seguiu as derrotas predefinidas nem aconselhadas para navegar.

⁴³ Corpo Expedicionário Português (CEP).

⁴⁴ Cruzador auxiliar, navio mercante equipado com uma capacidade combatente reduzida e com guarnição militar para serviço da Marinha em determinadas atividades.

⁴⁵ O cruzador auxiliar *Pedro Nunes* tinha sido requisitado à Marinha Mercante em 1916, onde tinha o nome *Malange*.



Figura 16 - Pintura do cruzador auxiliar Pedro Nunes⁴⁶

Para além do transporte de tropas do CEP para França, foram transportadas forças Expedicionárias Portuguesas para Angola e Moçambique. Foram igualmente escoltados, por navios de guerra portugueses, diversos navios e comboios de navios utilizados nos transportes de cabotagem, entre os portos de Portugal continental, as ilhas atlânticas e os territórios ultramarinos. Durante a guerra foram protegidos 119 navios nacionais e 14 estrangeiros, através de escoltas proporcionadas por 18 navios.

A I Guerra Mundial foi palco do desenvolvimento de novas capacidades militares. Destaca-se, para além da comprovação do valor militar dos submarinos, a utilização primária da aviação. Ou seja, foi a primeira guerra verdadeiramente tridimensional nos espaços marítimos, terrestres e aéreos. Portugal, e particularmente a Marinha, deu os primeiros passos na implementação da capacidade de aviação naval em 1917. Em setembro desse ano foi criado o Serviço e a Escola de Aviação da Armada, subordinada à Majoria General da Armada⁴⁷. Os meios aéreos operados por este serviço foram, ao longo da sua existência, essencialmente do tipo hidroavião. A primeira base aérea da Marinha foi instalada em 1917 em Lisboa, na doca do Bom Sucesso (figura 17).

⁴⁶ Fernando Lemos Gomes. Pintura incluída em Exposição de Aguarelas (2011). *Os navios da Primeira República*.

⁴⁷ Ministério da Marinha, Decreto n° 3395/1917, *Criando o Serviço de Aviação Naval e Escola anexa*. Diário do Governo 1ª Série, n° 168, 28 de Setembro de 1917, pp. 939-940.



**Figura 17 - Hidroavião Dornier Do J Wal,
amarrado à bóia em Belém⁴⁸**

O primeiro modelo de hidroaviões usado pela Marinha foi o Franco-British Aviation (FBA) que, atendendo às suas limitações operacionais, apenas foi utilizado no reconhecimento dos campos de minas ao largo de Lisboa (figura 18). Em 1918 foram adquiridos hidroaviões dos modelos Donnet-Denhaut DD8, Georges-Levy GL-40 HB2 e Tellier T-3, que permitiam fazer o reconhecimento costeiro até à zona de Aveiro.



Figura 18 - Primeiro tipo de hidroavião da Marinha (FBA)⁴⁹

⁴⁸ Foto de Ferreira da Cunha (anterior a 1928). Adaptado de MATOS, José, *Lisboa à beira Tejo [1860-2010]*, Lisboa, EGEAC, 2010.

⁴⁹ Mário Canongia Lopes, *Os aviões da Cruz de Cristo*, Dinalivro, 2001.

No que se refere ao reforço da capacidade submarina, em 1917 foram aumentados ao efetivo três submersíveis da classe *Espadarte*. A Marinha passou a contar com quatro destes navios e iniciou, em 1918, um processo de patrulha regular da costa portuguesa. A figura 19 mostra um submersível em ação de patrulha.



**Figura 19 - Submersível em patrulha
ao largo da costa portuguesa⁵⁰**

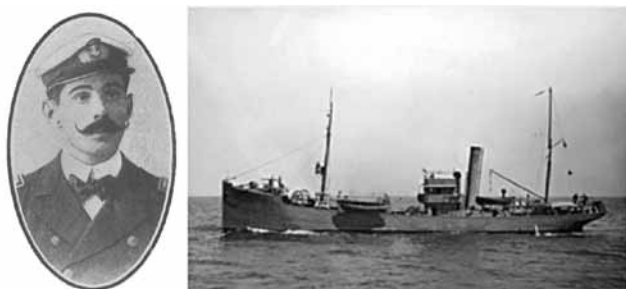
Sob comando e operação da França, em 1918 foi ativada uma nova base aérea em Aveiro, na península de S. Jacinto, e em Ponta Delgada, na ilha de S. Miguel nos Açores, sob comando português, destinada aos hidroaviões empregues na patrulha e luta anti-submarina.

Durante a I Guerra Mundial a Marinha atuou, permanentemente, na defesa da navegação mercante. Foi, disso exemplo, o caso do navio patrulha *Augusto Castilho*⁵¹ (figura 20), em 14 de outubro de 1918,

⁵⁰ Arquivo pessoal da 2º tenente Maria Raposo.

⁵¹ O *Augusto Castilho* era um navio de pesca de arrasto que foi requisitado pelo Estado após a entrada de Portugal na I Guerra Mundial.

numa missão de escolta ao paquete *São Miguel*, entre a Madeira e os Açores, que conseguiu contrariar o ataque de um submarino alemão. Deste esforço desproporcional resultou o afundamento do *Augusto Castilho* e a morte de vários militares, incluindo o seu comandante, o 1º tenente Carvalho Araújo. Porém, o paquete e os seus passageiros chegaram sãos e salvos ao seu destino. Em época especialmente atribulada nas relações internacionais, a Marinha garantiu, igualmente, a vigilância e a fiscalização das costas portuguesas, manteve os sistemas de assinalamento marítimo e assegurou a busca e o salvamento de náufragos.



**Figura 20 - O 1º Tenente Carvalho Araújo
e o patrulha *Augusto Castilho*⁵²**

Entre 1916 e 1918 foram vários os ataques de submarinos alemães a navios militares portugueses, principalmente quando em missões de escolta ou patrulha costeira. Estes ataques ocorreram no mar do continente, dos Açores, da Madeira, de Cabo Verde e das Canárias. A figura 21 e a Tabela 2 mostram e identificam as rotas de escolta e transporte realizadas pelos navios da Marinha e os locais onde se verificaram contactos com submarinos alemães⁵³.

⁵² Foto do 1º tenente Carvalho Araújo adaptada de *Ilustração Portuguesa* nº 922, 20 de outubro de 1923, p. 507. Foto do navio *Augusto Castilho* disponível em linha em Setembro de 2013 em http://www.momentosdehistoria.com/MH_02_06_Marinha.htm.

⁵³ Compilação e mapa produzidos com base em: Jaime do Inso, «A Marinha Portuguesa na Grande Guerra», separata de *Anais do Club Militar Naval*, novembro de 1937 a março de 1939, Imprensa da Armada, 1937, pp. 999-1013.

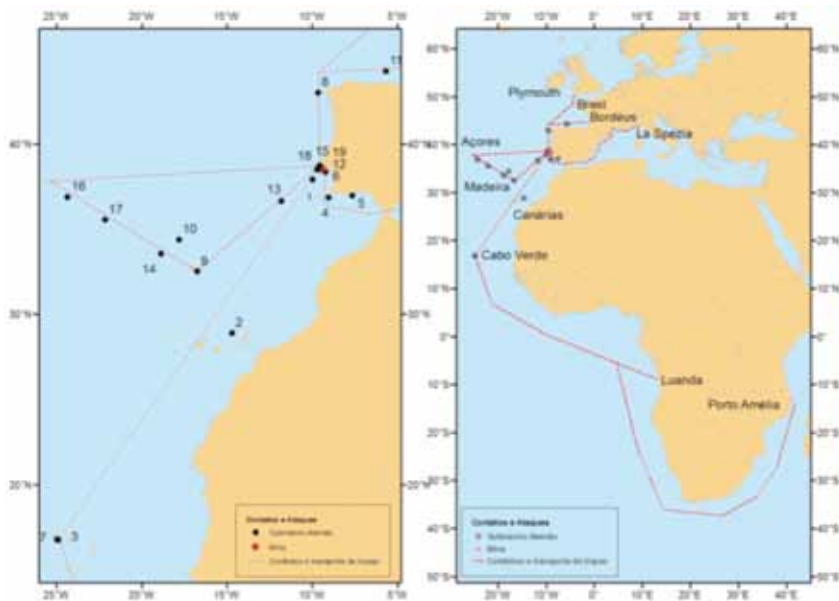


Figura 21 - Derrotas de comboios e transporte de tropas, contatos e ataques de submarinos Alemães

| | Data | Navio português | Evento |
|---|------------------|---|--|
| 1 | 1916 Agosto 24 | Canhoneira <i>Ibo</i> | Atacou submarino |
| 2 | 1916 Novembro 15 | Vapor <i>Machico</i> | Atacado a tiro por submarino |
| 3 | 1916 Dezembro 04 | Canhoneira <i>Ibo</i> | Atacou submarino na baía S. Vicente |
| 4 | 1917 Abril 24 | Vapor <i>Galgo</i> | Atacou submarino no Cabo S. Vicente Salvou 138 náufragos |
| 5 | 1917 Setembro 30 | Rebocador <i>Minho</i> | Atacou submarino |
| 6 | 1917 Outubro 13 | Canhoneira <i>Bengo</i> | Avistado submarino |
| 7 | 1917 Novembro 02 | Canhoneira <i>Ibo</i> | Ataque submarino ao porto Salvou 28 náufragos |
| 8 | 1917 Novembro 24 | Contra-torpedeiro <i>Douro</i> | Avistou submarino |
| 9 | 1917 Dezembro 12 | Patrulhas <i>Dekade I</i> e <i>Mariano Carvalho</i> | Submarino atacou Funchal |

| | | | |
|----|------------------|---------------------------------------|--|
| 10 | 1918 Abril 28 | Cruzador <i>S. Gabriel</i> | Atacou submarino |
| 11 | 1918 Maio 15 | Navio de Salvação <i>Patrão Lopes</i> | Avistou submarino |
| 12 | 1918 Junho 24 | Canhoneira <i>Limpopo</i> | Atacou submarino |
| 13 | 1918 Março 23 | Caça Minas <i>Augusto Castilho</i> | Atacou submarino |
| 14 | 1918 Setembro 01 | Cruzador Auxiliar <i>Pedro Nunes</i> | Avistado submarino |
| 15 | 1918 Setembro 05 | Rebocador <i>Bérrio</i> | Avistou submarino recolheu náufragos |
| 16 | 1918 Outubro 06 | Caça Minas <i>Celestino Soares</i> | Avistou submarino |
| 17 | 1918 Outubro 14 | Caça Minas <i>Augusto Castilho</i> | Submarino afunda <i>Augusto Castilho</i> |
| 18 | 1918 Agosto 21 | Caça Minas <i>Augusto Castilho</i> | Atacou submarino |
| 19 | 1917 Junho 26 | Caça Minas <i>Roberto Ivens</i> | Afundado por mina 7 náufragos e 15 desaparecidos |

Tabela 2 - Contactos com submarinos e minas

Apesar de muitas ações de proteção e escolta a navios mercantes por parte dos navios da Marinha, durante a I Guerra Mundial foram atacados e afundados cerca de uma centena de navios civis portugueses, entre mercantes, de pesca e de transporte. A estes somam-se cinco navios que foram atacados, mas que não chegaram a afundar-se. Dos navios afundados contam-se 2 da Marinha de Guerra e 15 dos navios mercantes que tinham sido requisitados à Alemanha em 1916. A figura 22 mostra a localização do afundamento dos navios portugueses, simbolizados de acordo com o seu deslocamento. Verifica-se que ao largo da costa portuguesa os navios afundados tinham uma dimensão reduzida, sendo essencialmente de propulsão à vela. Os navios mercantes de maiores dimensões foram afundados no Mar Mediterrâneo e no Mar do Norte.

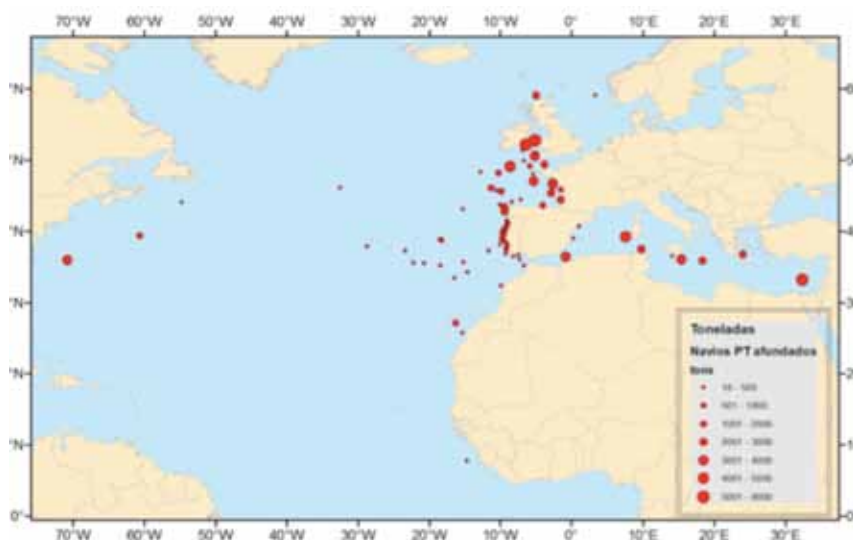


Figura 22 - Localização dos navios portugueses afundados durante a I Guerra Mundial⁵⁴

Em 1918, tropas alemãs estacionadas na África Oriental Alemã, entraram pelo norte e fizeram um raide sobre Moçambique, tendo chegado a um local a cerca de 40 km da localidade de Quelimane. Para reforço da defesa do território foi aprontado um batalhão expedicionário de Marinha. Este batalhão era constituído por 22 oficiais, quatro dos quais pertenciam à guarnição de navios em comissão em Moçambique, e 986 praças, 240 das quais tinham sido deportadas para o território por razões políticas, relacionadas com uma tentativa revolucionária falhada, em que tomaram parte o cruzador *Vasco da Gama* e o Quartel de Marinheiros, no início desse ano⁵⁵. O Batalhão partiu

⁵⁴ Compilação e representação geográfica a partir da base de dados de navios atacados por submarinos alemães disponível em linha em novembro de 2013 em http://uboat.net/wwi/ships_hit/ e INSO, Jaime do, «A Marinha Portuguesa na Grande Guerra», separata de *Anais do Club Militar Naval*, novembro de 1937 a março de 1939, Imprensa da Armada, 1937.

⁵⁵ Jaime do Inso, «A Marinha Portuguesa na Grande Guerra», separata de *Anais do Club Militar Naval*, novembro de 1937 a março de 1939, Imprensa da Armada, 1937, p. 528.

de Lisboa em junho de 1918 tendo, após diversas escalas, chegado a Quelimane em 25 de Agosto. O Batalhão de Marinha apenas foi empregue na pacificação das zonas de Regone e Gilé, a cerca de 250 km a nordeste de Quelimane, que se tinham revoltado após a intervenção alemã no território. Parte do percurso foi realizado por mar com recurso a um rebocador, sendo que Gilé se situa a cerca de 100 km da costa. Nesta fase da guerra, os alemães já tinham retirado do território, pelo que não se verificaram quaisquer confrontos. Entretanto, em 11 de Novembro de 1918, com a assinatura do armistício, terminou a I Guerra Mundial. Em Dezembro desse ano, o Batalhão foi atingido por uma epidemia de gripe pneumónica que causou 85 mortos, entre os quais 2 oficiais⁵⁶. O regresso destes militares a Lisboa deu-se em Abril de 1919, tendo sido recebidos em apoteose (figura 23 e figura 24).



Figura 23 - Chegada do Batalhão Expedicionário de Marinha a Moçambique a Lisboa em Abril de 1919⁵⁷

⁵⁶ *Ibidem*, p. 529.

⁵⁷ *Ilustração Portuguesa*, segunda série, nº 687, 21 de Abril de 1919, p. 304.



Figura 24 - Multidão acompanha o Batalhão de Marinha entre o cais de desembarque e o quartel de Alcântara⁵⁸

Ainda em Junho de 1918, decorrente das práticas e necessidades operacionais sentidas durante a I Guerra Mundial, foi realizada uma reestruturação da Secretaria de Estado da Marinha⁵⁹ (Figura 26), que tinha como principais atividades tratar “...**os assuntos de carácter civil ou militar** que dizem respeito à marinha ou se relacionam com ela e organiza, prepara e dirige as forças da armada necessárias à defesa do país”. Esta Secretaria⁶⁰ passou a contar com 4 direcções gerais: Majoria General da Armada, Direcção do Pessoal, Direcção do Material e Direcção dos Serviços Auxiliares e de Administração Financeira. Foi criado o Estado-Maior Naval, consolidando e renovando as competências da anterior Direcção dos Serviços de Estado-Maior. Esta nova unidade orgânica tinha como missão específica a preparação dos elementos para a realização da política do Governo, para os assuntos navais, segundo um plano devidamente estudado. Este plano dava azo à definição

⁵⁸ Idem, p. 305.

⁵⁹ Secretaria de Estado da Marinha, Decreto nº 4451/1918, *Reorganizando a Secretaria de Estado da Marinha*, Diário do Governo nº 138, 24 de Junho de 1918, pp. 953-956.

⁶⁰ Durante a presidência da República de Sidónio Pais, entre Maio e Dezembro de 1918, os Ministérios voltaram a ser designados, à semelhança do século XIX, por Secretarias de Estado.

de uma política naval que, por sua vez, permitia definir claramente os desígnios da Marinha e determinar a estratégia a seguir. Em termos operacionais, competia ao Estado-Maior Naval a realização dos estudos necessários à preparação e condução da guerra no mar. Foi, ainda, dada continuidade ao Conselho General da Armada, como órgão de conselho do Ministro da Marinha, sendo membros o próprio Secretário de Estado, na qualidade de presidente, os quatro diretores gerais e o Chefe do Estado-Maior Naval.

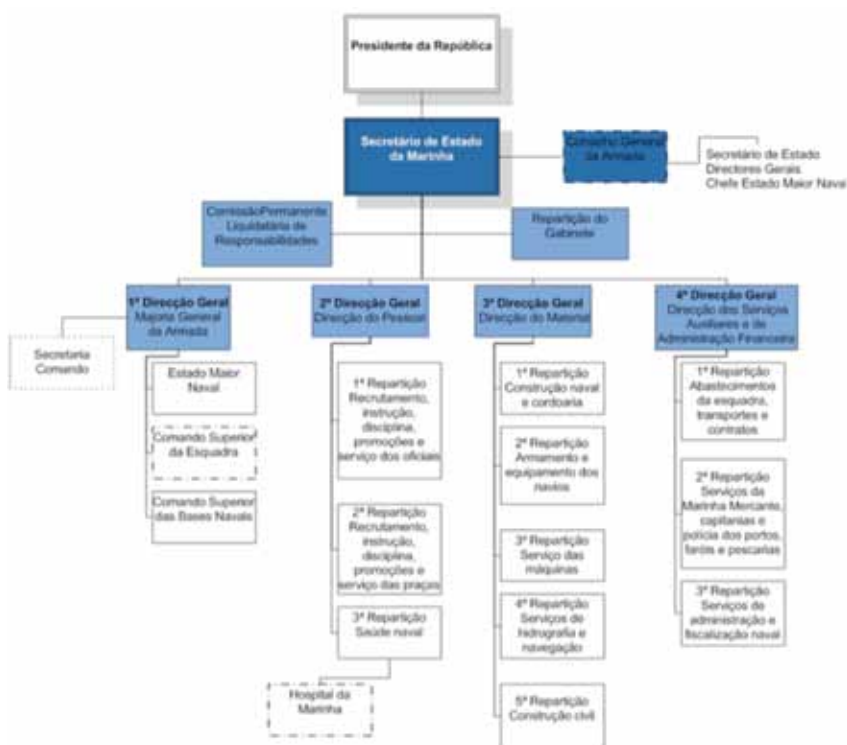


Figura 26 - Organização superior da Marinha em 1918

No âmbito militar-naval, no período da guerra não se pode considerar que a Marinha tenha aumentado significativamente a sua capacidade combatente. Destaca-se a perda de um cruzador e três lanchas canhoneiras, e o aumento ao efetivo de um contratorpedeiro, uma canhoneira, três submersíveis (em 1917) e vinte e oito aeronaves (seis em 1917 e 22 em 1918). Para além destes navios e aeronaves, passaram

para o serviço naval os referidos vinte e sete navios mercantes e embarcações de pesca, mas cujo valor militar era muito reduzido. O Gráfico 2 mostra a evolução da esquadra entre 1885 e 1920. Verifica-se que imediatamente antes do início da guerra se verificou um mínimo de meios navais, e que a subida a partir de 1916 se deu na tipologia de navios patrulha, caça-minas e aeronaves.

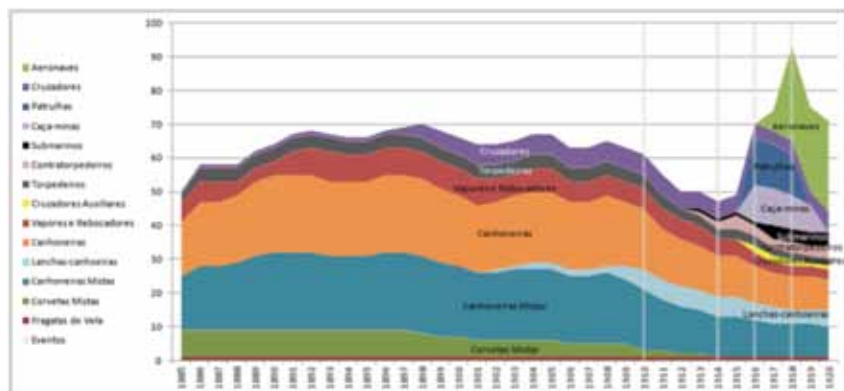


Gráfico 2 - Tipologia e número cumulativo de navios da Marinha entre 1885 e 1920

5. CONCLUSÕES

O envolvimento de Portugal na I Guerra Mundial levou a Marinha a realizar uma série de missões, tendo para isso ajustado a sua estrutura orgânica e genética às necessidades do País.

Ao nível operacional, as principais missões realizadas pela Marinha foram a integração de um Batalhão nos contingentes nacionais a Angola, em 1914, e a Moçambique, em 1918, a defesa marítima dos portos nacionais, principalmente de Lisboa, Leixões, Ponta Delgada e Funchal, o transporte de tropas para França, Angola e Moçambique, e a proteção à navegação mercante nacional. Foram desenvolvidas técnicas de dragagem de minas, de estabelecimento de barreiras anti-submarinas, de navegação submarina, de aviação naval e de escolta.

Ao nível genético foram incorporados no serviço naval e equiparados aos postos militares os profissionais da Marinha Mercante, de Pesca e de Recreio. Foram adquiridos 3 submarinos e as primeiras aeronaves,

que dariam corpo à instituição da aviação naval. A emergência da necessidade levou à requisição de diversos navios mercantes e de pesca, que foram adaptados a navios militares. No âmbito das infraestruturas foram criadas bases aeronavais no continente e nos Açores.

Ao nível organizacional, foi criada uma direção de serviços de Estado-Maior, para estudo, planeamento e aconselhamento sobre os diversos aspetos da guerra naval. A Direção-geral da Marinha e a Administração dos serviços fabris integraram a estrutura da Majoria General da Armada, proporcionando unidade de comando sobre todas as vertentes da Marinha.

Nesta guerra Portugal perdeu cerca de uma centena de embarcações e navios, dois deles em funções militares. O acesso seguro ao principal porto nacional foi sempre conseguido.

Em termos de estratégia nacional, a entrada de Portugal na guerra serviu diversos propósitos. Foi consolidada a ajuda militar entre Portugal e a Inglaterra, desvanecendo-se a ideia de perda das colónias para terceiros. O regime Republicano nacional afirmou-se na política internacional, eliminando desconfianças perante as diversas monarquias europeias. Pelo facto de ter ficado do lado dos vencedores, foi contemplado com indenizações de guerra que serviram para minimizar alguns dos problemas nacionais, especialmente ao nível das infraestruturas militares e da navegação mercante nacional.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

AGUILAR, Teixeira et al, *A Marinha na Investigação do Mar 1800-1999*, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 2001.

ALMEIDA, Eugénio Ferreira de, *A Marinha No Desbravamento da Costa Angolana. Do Lobito ao Cunene*, Lisboa, Academia de Marinha, 1995.

ALMEIDA, Fortunato de, *História de Portugal*, Lisboa, Bertrand, 3 vols., 2003.

BOAHEN, Albert, *General History of Africa, VII: Africa under colonial domination, 1880-1935*, Paris, UNESCO, Berkley, CA: University of California Press, Londres: Heinemann Educational, 1985.

Campanha do Sul de Angola em 1915. Relatório do General Pereira de Eça, Lisboa, Imprensa Nacional, 1921.

COSTA, Adelino Rodrigues, *Dicionário de Navios & Relação de Efemérides*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2006.

ESPARTEIRO, António Marques, *Três Séculos no Mar*, [S.l.], Ministério da Marinha, 1975.

FERNANDES, José Augusto Barahona, *Evolução Da Soberania Nacional No Lago Niassa — Sua Ocupação Científica Pela Missão Hidrográfica De Moçambique*, Lisboa, Academia de Marinha, 1996.

FERNANDES, Marisa, «Geopolítica da alemanha na primeira guerra mundial: o caso do sudoeste africano», *Revista de Ciências Militares*, p. 65-86, maio 2014.

FONSECA, Moura da, *As comunicações navais e a TSF na Armada: subsídios para a sua história (1900-1985)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1988.

FREIRE, João, *A Marinha e o Poder Político em Portugal no Século XX*, Lisboa, Edições Colibri, 2010.

GOOCH, G. P.; TEMPERLEY, H., *British Documents on the Origins of the War: 1898-1914*, London, His Majesty's Stationary Office, vol. 1, 1927.

Ilustração Portuguesa, nº 100, 2 de Outubro de 1905.

Ilustração Portuguesa, segunda série, nº 456, 16 de Novembro de 1914

Ilustração Portuguesa, segunda série, nº 469, 15 de Fevereiro de 1915

Ilustração Portuguesa, segunda série, nº 498, 6 de Setembro de 1915.

Ilustração Portuguesa, segunda série, nº 524, 6 de Março de 1916.

Ilustração Portuguesa, segunda série, nº 625, 11 de Fevereiro de 1918.

Ilustração Portuguesa, segunda série, nº 687, 21 de Abril de 1919.

Ilustração Portuguesa, segunda série, nº 922, 20 de outubro de 1923

INSO, Jaime do, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, sep. de *Anais do Club Militar Naval*, [S.l.], Imprensa da Armada, 1937-1939.

LOPES, Mário Canongia, *Os aviões da Cruz de Cristo*, [S.l.], Dinalivro, 2001.

MARINHA, *Lista da Armada*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1914, 1916, 1917, 1918.

- MATOS, José, *Lisboa à beira Tejo (1860-2010)*, Lisboa, EGEAC, 2010.
- MENDES, José Sousa, *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 17 vols., 1989-2004.
- MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS, *Aires de Ornelas. Colectânea das suas principais obras militares e coloniais*, [Lisboa], Biblioteca Colonial Portuguesa, vol. III, 1936.
- MONTEIRO, Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, 2ª ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa, 8 vols., 2009.
- NEVES, Bruno Gonçalves, *Aviação Naval 1917-1952*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 2012.
- ORDNANCE, Navy Department Bureau of, *Net and Boom Defenses*, USA, Bureau of Ordnance, 1944.
- PÉLISSIER, René, *História de Moçambique 1854-1918*, Lisboa, Imprensa Universitária, Editorial Estampa, 2 vols., 1988.
- PÉLISSIER, René, *As Campanhas Coloniais de Portugal 1844-1941*, Lisboa, Editorial Estampa, 2006.
- PINTO, Fernando d'Oliveira, *Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola: Ano 1914-1915*, Lisboa, J. F. Pinheiro, 1918.
- QUARESMA, Susana, *Sustentabilidade e versatilidade do património da Marinha: o Palácio Real do Alfeite (séculos xviii-xx)*, Lisboa, Academia de Marinha, 2012.
- RIBEIRO, António Silva, *Organização Superior de Defesa Nacional, uma visão estratégica: 1640-2004*, [Lisboa], Prefácio, 2004.
- RIBEIRO, António Silva, *Organização Superior de Defesa Nacional — reformas da República 1911-1913*, [Lisboa], Diário de Bordo, 2011.
- SANTOS, N. Valdez dos, *Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Academia de Marinha, 1991.
- SELVAGEM, Carlos, *Portugal Militar — compêndio de História Militar e Naval de Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, reimp. 1988 [1ª ed. 1931].
- SILVA, Marinho da, *A acção da Marinha de Guerra na ocupação do Cuanhama (1914-1915)*, Lisboa, Colecção “Pelo Império”, vol. 63, 1940.

- SILVA, Pereira da, *O nosso plano naval*, Lisboa, Typographia Castro Irmão, 1909.
- SILVA, Pereira da, *Os ensinamentos navais da Grande Conflagração Mundial e a nossa Acção Marítima*, Lisboa, J. F. Pinheiro, 1919.
- TADEU, Viriato, *Quando a Marinha tinha asas Anotações para a História da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1984.
- TELO, António José (coordenador), *História da Marinha Portuguesa — Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

REFERÊNCIAS DE LEGISLAÇÃO

- MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR. Decreto de 11 de Abril de 1907, Aprovando a reorganização da Secretaria do Estado dos Negócios da Marinha, Diário do Governo nº 81, 13 de abril de 1907.
- ASSEMBLEIA NACIONAL CONSTITUINTE, Decreto de 23 de Agosto de 1911, Mandando desdobrar em dois o actual Ministério da Marinha e Colónias, Diário do Governo nº 197, 24 de agosto de 1911.
- MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS, Lei de 10 de Julho de 1912, Criando a marinha colonial e regulando os respectivos serviços, Diário do Governo nº 196, 21 de agosto de 1912.
- MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 1299/1915, Determinando que quando se deem circunstancias extraordinarias todos os serviços de marinha fiquem subordinados à Majoria General da Armada, Diário do Governo 1ª Série, nº 21, 2 de fevereiro de 1915.
- MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 1411/1915, Regulando a constituição do Conselho Superior da Armada, Diário do Governo 1ª Série, nº 53, 17 de março de 1915.
- MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2236/1916, Requisitando para o serviço do Estado vários navios alemães surtos no porto de Lisboa, Diário do Governo 1ª Série, nº 35, 24 de fevereiro de 1916.
- MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2240/1916, Requisitando para o serviço do Estado um navio alemão surto no rio Douro, Diário do Governo 1ª Série, nº 36, 25 de fevereiro de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2243/1916, Requisitando para o serviço do Estado os navios alemães fundeados nos portos de Ponta Delgada e Horta, Diário do Governo 1ª Série, nº 39, 1 de março de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2251/1916, Requisitando para o serviço do Estado um vapor alemão surto no porto de Setúbal, Diário do Governo 1ª Série, nº 41, 3 de março de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decretos nº 2257, 2258, 2259 e 2260/1916, Requisitando para o serviço do Estado os vapores alemães surtos nos portos de Mormugão, Luanda, S. Vicente (Cabo Verde) e Funchal, Diário do Governo 1ª Série, nº 43, 6 de março de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2275/1916, Extinguindo a Comissão Permanente de Estudos dos Serviços do Estado Maior e criando, em sua substituição, a Direcção dos Serviços de Estado Maior da Armada, Diário do Governo 1ª Série, nº 48, 13 de março de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2277/1916, Autorizando o Governo a mobilizar quaisquer embarcações quando assim o exijam os interesses da defesa e da economia do país, Diário do Governo 1ª Série, nº 49, 14 de março de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2301/1916, Determinando que todos os serviços de marinha a cargo da Direcção Geral de Marinha e da Administração dos Serviços Fabris fiquem subordinados à Majoria General da Armada, Diário do Governo 1ª Série, nº 58, 27 de março de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2332/1916, Requisitando para o serviço do Estado vários navios alemães surtos nos portos da província de Moçambique, Diário do Governo 1ª Série, nº 73, 14 de abril de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2358/1916, Requisitando para o serviço do Estado o vapor Austro-Hungaro Szechenyi, Diário do Governo 1ª Série, nº 82, 29 de Abril de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2375/1916, Criando uma Secção de Auxiliares de Defesa Marítima, Diário do Governo 1ª Série, nº 88, 8 de Maio de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2496/1916, Requisitando para o serviço do Estado o vapor Austríaco Vorwaertz, fundeado em Mormugão, Diário do Governo 1ª Série, nº 137, 10 de Julho de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 2876/1916, Reorganizando os serviços da secção de auxiliares de defesa marítima, Diário do Governo 1ª Série, nº 243, 30 de Novembro de 1916.

MINISTÉRIO DA MARINHA, Decreto nº 3395/1917, Criando o Serviço de Aviação Naval e Escola anexa. Diário do Governo 1ª Série, nº 168, 28 de Setembro de 1917.

SECRETARIA DE ESTADO DA MARINHA, Decreto nº 4451/1918, Reorganizando a Secretaria de Estado da Marinha, Diário do Governo nº 138, 24 de Junho de 1918.